1939 wurde in der Fachzeitschrift HANSA der folgende Artikel veröffentlicht. Der gesamte Text wurde ohne Änderung übernommen. Auch die Rechtschreibung wurde nicht geändert. Das Original enthielt keine Abbildungen. E.H.

Der Fischereischutz der Kriegsmarine.

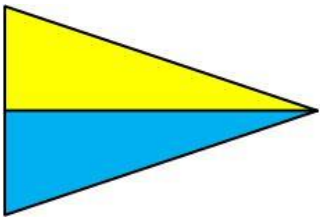
von Korvettenkapitän Asmus,
Oberkommando der Kriegsmarine, 1939

Neben den volkswirtschaftlichen, technischen und nautischen Fragen, die auf der Ausstellung „Segen des Meeres“ behandelt werden, darf nicht die Unterstützung vergessen werden, die der für die Volksernährung so wichtigen Hochseefischerei von seiten der Kriegsmarine zuteil wird. Es lohnt sich in diesem Zusammenhang, einen kurzen Überblick über die Entwicklung, rechtlichen Grundlagen und Ausübung des Fischereischutzes zu geben.

Die Kriegsmarine fühlt sich der deutschen Hochseefischerei durch vielerlei Beziehungen verbunden. Diese Verbundenheit ist zurückzuführen auf die Erkenntnis der großen Bedeutung der Hochseefischerei für die Volkswirtschaft einerseits, insbesondere aber darauf, daß während des Krieges Fischdampfer und Logger als Hilfskriegsschiffe Gewaltiges geleistet haben und daß die Hochseefischerei einen erheblichen Beitrag für den seemännischen Nachwuchs der Kriegsmarine liefert.

Die Kriegsmarine hält zur Ausübung der Fischereipolizei besondere Fischereischutzfahrzeuge im Dienst, die dem Kommando der Marinestation der Nordsee unterstehen. Zur Zeit versehen den Dienst in der Nordsee die deutschen Fischereischutzboote „Elbe“ und „Weser“. Den Fıschereischutz im Weißen Meer, bei der Bäreninsel, an der norwegischen Küste, unter Island und auf den übrigen Fangplätzen üben zeitweise das Vermessungsschiff „Meteor“ und gelegentlich auch Kreuzer und Zerstörer aus.

Die rechtliche Grundlage für den Fischereischutz in der Nordsee bildet der „*Internationale Vertrag, betreffend die polizeiliche Regelung der Fischerei in der Nordsee außerhalb der Küstengewässer*“ vom 6. Mai 1882. Unterzeichner dieses Vertrages sind: Deutschland, England, Frankreich, Holland, Belgien und Dänemark. Der Vertrag erstreckt sich auf das Seegebiet der Nordsee bis zum 61. Grad Nordbreite außerhalb der Küstengewässer; in der letzteren Zone, die im allgemeinen bis 3 Seemeilen von der Niedrigwassergrenze ab rechnet, übt jedes Land selbstverständlich ganz allein seine Hoheitsrechte aus. Schweden und Norwegen sind diesem Vertrag nicht beigetreten. Der genannte Vertrag dient dazu, Streitigkeiten und Reibereien zwischen Fischern verschiedener Nationen zu unterbinden und gibt den Fischereischutzfahrzeugen gewisse polizeiliche Befugnisse gegenüber Fischern aller am Vertrag beteiligten Nationen. Die Art des Einschreitens der Fischereischutzbootskommandanten, die Verantwortlichkeit und Schadenersatzfragen sind im Vertrag genau festgelegt. Diese Befugnisse versetzen das Fischereischutzfahrzeug in die Lage, Übertretungen des Vertrages zu hindern und zu ahnden.

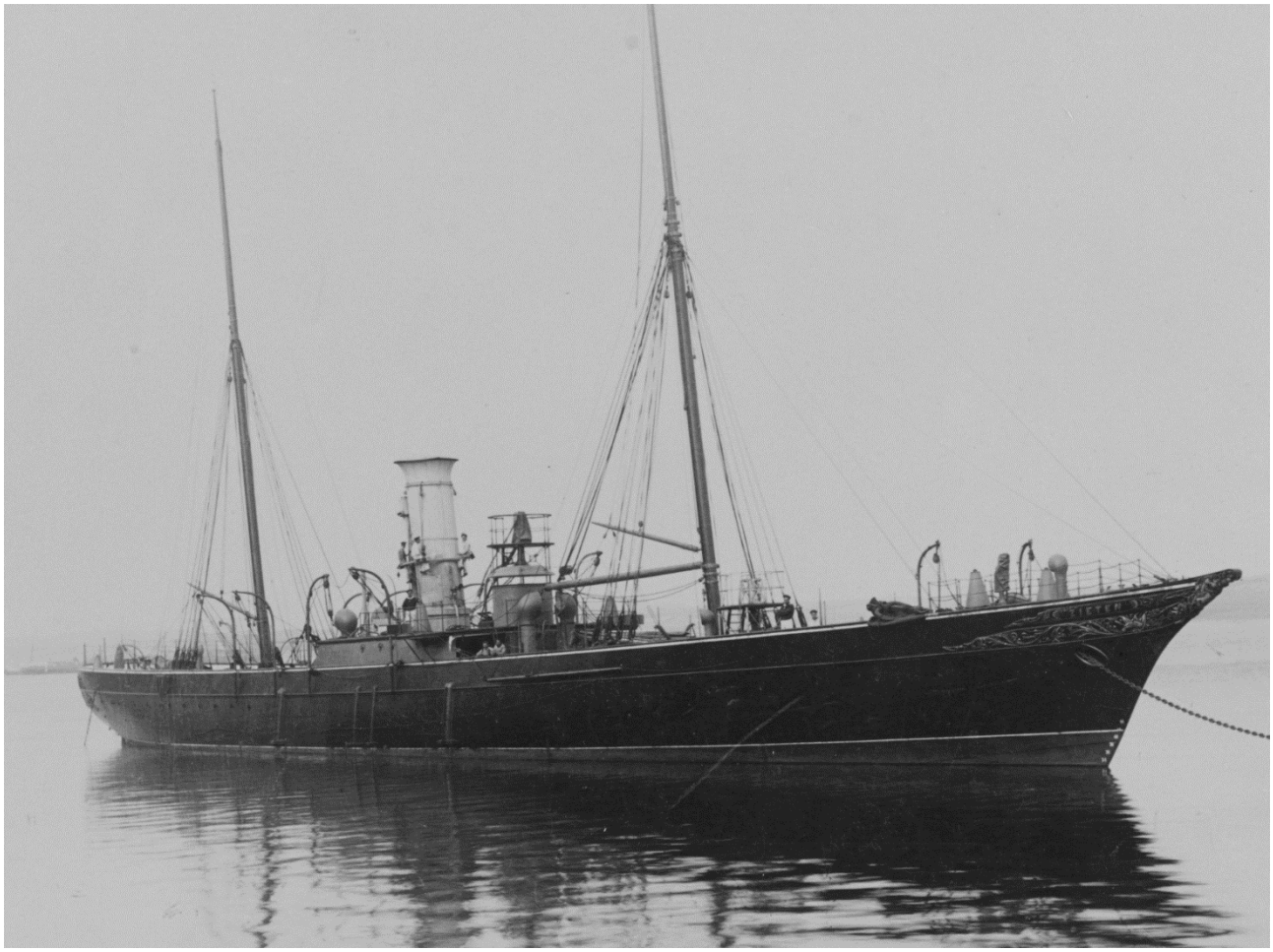


Internationaler Fischereischutzstander

Die Hauptaufgabe des Fischereischutzbootes ist das „Flagge zeigen“. Die Fischereischutzboote führen auf Fischereischutzfahrten den »internationalen Fischereischutzstander«. In Verbindung mit der deutschen Kriegsflagge sagt er allen fremden Fischern, daß sie nicht ungestraft deutschen Fischern Unrecht tun dürfen.

Man darf nicht annehmen, daß solche Strafmittel, die Übergriffe verhindern sollen, überflüssig wären. Bis zur Zeit des Abschlusses dieses Vertrages waren die Fischer auf hoher See oft gegenseitiger Willkür preisgegeben, die bisweilen an Seeräuberei grenzte. Und nach dem Weltkriege, als ein wirksamer Fischereischutz fehlte, begann eine ähnlich trübe Zeit für unsere Treibnetzfischer; sie können ein Lied davon singen, welchen Übergriffen sie in diesen Zeiten ausgesetzt waren. Durch das Versailler Diktat wurde uns neben vielen anderen Rechten auch das Fischereischutzrecht stark beschnitten. Gemäß Artikel 272 des Versailler Diktats stand Deutschland ein Polizeirecht gegenüber Fischern des früheren

Feindbundes außerhalb der 3 sm-Grenze nicht mehr zu. Diese Deutschland auferlegten Beschränkungen sind am 9. Januar 1925 erloschen. Von diesem Tage an wurde der deutsche Fischereischutz wieder stärker ausgebaut und unserer Hochseefischerei ein notwendiger Rückhalt gegeben.



Fischereikreuzer „Zieten“

Vor dem Kriege wurde der Fischereischutz durch den Fischereikreuzer „Zieten“ ausgeübt. Während der Hauptfangzeiten wurde diesem ein Torpedoboot zur Unterstützung beigegeben. „Zieten“ war ein alter Kleiner Kreuzer von 1170 t, der im Jahre 1876 auf einer Londoner Werft (Thomas Iron Works) gebaut wurde und der neben Dampfantrieb noch mit Segeln ausgerüstet war. Als der Krieg der Fischerei und dem Fischereischutz ein Ende machte, wurde er bis 1916 bei der Hafenflottille der Jade und Weser, dann bis Kriegsende bei der Vorpostenflottille der Elbe verwandt. Am 6. 12. 1919 wurde er aus der Liste der Kriegsschiffe gestrichen und später abgewrackt.

Kurz nach dem Kriege wurde der Fischereischutz trotz der einschneidenden Bestimmungen des Versailler Diktats im Jahre 1919 wieder aufgenommen und nebendienstlich von einigen Torpedobooten der 2. Torpedobootsflottille Wilhelmshaven wahrgenommen. In den Jahren 1921—1924 wurden ferner Fischereischutzfahrten durchgeführt von den Kreuzern „Hamburg“, „Arkona“ und „Berlin“ und den M-Booten „M 135“, „M 134“ und „M 138“. Im Jahre 1924 wurde „M 138“ zu einem Fischereischutzboot umgebaut und erhielt in Anknüpfung an die Vorkriegstradition den Namen „Zieten“. Der Fischereischutz wurde nun hauptdienstlich durch den „Zieten“, der während der notwendigen Ruhepausen von dem Stationstender „Frauenlob“ abgelöst wurde. Im Jahre 1931 wurden die beiden neu erbauten Spezialboote „Elbe“ und „Weser“ als Fischereischutzboote in Dienst gestellt. Die beiden Boote sind je 600 t groß; sie sind mit Dieselmotoren ausgerüstet, die den Booten eine Marschgeschwindigkeit von 12 kn und eine Höchstgeschwindigkeit von 15 kn geben, besitzen ein 8,8 cm-Geschütz und haben eine Besatzung von 55 Köpfen. Durch den Fische-

reischutz in der Nordsee sind sie voll in Anspruch genommen.

Wenn auch die Leser der „Hansa“ im allgemeinen über die Tätigkeit der Fischereischutzboote unterrichtet sind, soll doch einiges hier nochmal kurz erwähnt werden

Die Hauptaufgabe der Fischereischutzboote, Streitfälle zu schlichten und die eigenen Fischer vor fremden Übergriffen zu schützen, tritt in der Praxis erfreulicherweise nur wenig in Erscheinung. Dafür haben sich eine Reihe anderer, nicht weniger wichtiger Aufgaben ergeben. Die Fischereischutzboote lassen den Hochseefischern jede nur mögliche Unterstützung zuteil werden. Jedem Fischer und Seemann, unter welcher Flagge er auch fährt, wird Hilfe gewährt. Eine diesbezügliche Zusammenarbeit zwischen deutschen und ausländischen Fischereischutzbooten war immer erfreulich gut und kameradschaftlich.

Fischereischutzboot „Elbe“ (1931 in Dienst)

Die personellen, seemännischen oder technischen Hilfeleistungen stellen wohl die dankbarste Aufgabe des Fischereischutzes dar. Da sind zunächst die technischen Hilfeleistungen: Hat ein Fahrzeug schweren Schaden an der Maschine oder dem Schiffskörper, so wird es eingeschleppt. Leichtere Schäden werden in See an Bord des Fischereischutzbootes repariert. Eine ausgezeichnete kleine Werkstatt mit Schweißapparat, Drehbank, Bohrmaschine und Feldmaschine versetzen das Boot dazu in die Lage. Besondere Aufmerksamkeit und Berücksichtigung verdienen in dieser Beziehung die Heringslogger; sie bleiben im allgemeinen längere Zeit, etwa 4 bis 6 Wochen, ununterbrochen in See, sind während des langen Seetörns ganz auf sich angewiesen und können infolge ihrer geringen Geschwindigkeit auch nicht so leicht einen Hafen anlaufen, im Gegensatz zu den schnelleren Fischdampfern, deren Reisen außerdem im allgemeinen erheblich kürzer zu sein pflegen. Aber auch Fischdampfern ist von seiten der Fischereischutzboote mancher Maschinenschaden ausgebessert worden, ohne deren Beseitigung sie ihre Reise nicht hätten durchführen können. Einen breiten Raum bei den technischen Hilfeleistungen nehmen die Instandsetzungen von Telephoniesendern und -empfängern ein, die von fachtechnisch besonders geschultem Personal ausgeführt werden. Ersatzteile für Radiogeräte, Röhren, Akkus und Anodenbatterien können jederzeit vom Fischereischutzboot angefordert werden.

So seltsam konnte damals ein Funkempfänger in der Hochseefischerei aussehen: Telefunken E381S (Model 1939), Foto: Jan-Martin Nöding

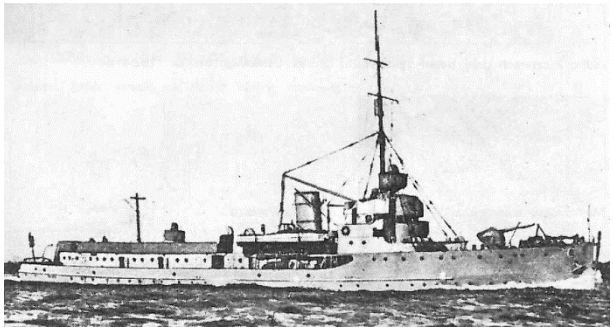
Eine weitere besonders wichtige Aufgabe ist die ärztliche Versorgung von kranken Besatzungsangehörigen der Fischereifahrzeuge. Alle deutschen Fischereischutzboote haben einen Arzt an Bord, der den Fischern kostenlos Hilfe leistet; die Fischereischutzfahrzeuge besitzen ferner ein vorzügliches Schiffslazarett, das mit modernstem medizinischem Gerät und allen erforderlichen Medikamenten ausgerüstet ist. Haben die Hilfe beanspruchenden Fahrzeuge Telegraphie- oder Telephonie-Empfänger und Sender an Bord, so wird auf diesem Wege ärztlicher Rat erteilt oder ein Treffpunkt zur Übernahme des Kranken vereinbart. Hierbei muß erwähnt werden, daß die Funktelephonie allgemein ein sehr wichtiges und fast unentbehrliches Hilfsmittel bei der Ausübung des Fischereischutzes ist. Jedes Hochseefischereifahrzeug hat einen Empfänger an Bord, und die größeren sind außerdem mit einem Sender ausgerüstet, Damit ist eine ständige Fühlungnahme zwischen den Fischereischutzbooten und den im Fanggebiet befindlichen Fischern sichergestellt.

Leichtere Erkrankungen und Verletzungen werden entweder auf dem Fischereifahrzeug selbst oder im Schiffslazarett des Fischereischutzbootes behandelt, bei schweren Erkrankungen erfolgt Aufnahme ins Schiffslazarett bzw., falls erforderlich, Ausschiffung in das Krankenhaus eines in der Nähe befindlichen Hafens. Die Fälle, in denen ein Fischereischutzboot einen erkrankten Fischer mit höchster Fahrt in den nächsten Hafen gebracht hat, sind nicht selten.

Es sind aber auch Operationen an Bord eines Fischereischutzbootes erfolgreich durchgeführt worden. Um einen Überblick zu geben, welchen Umfang diese Art der Hilfeleistungen haben, einige Zahlen: Im Jahre 1937 wurde 249 mal ärztliche Hilfe geleistet und insgesamt wurden 2395 deutsche Fischereifahrzeuge angesprochen. Die entsprechenden Zahlen des Jahres 1913 sind ganz erheblich kleiner und zeigen damit deutlich, daß die Kriegsmarine heute bemüht ist, den Fischereischutz so intensiv wie möglich zu betreiben.

Eine weitere Hilfeleistung der Fischereischutzboote besteht in der Übermittlung von Wetterberichten, Sturmwarnungen und nautischen Nachrichten an die Fischereifahrzeuge. Ferner wird den Kapitänen geholfen, indem ihnen nach den tagsüber gesammelten Fangergebnissen die besten Fangplätze mitgeteilt werden. Die Reedereien werden unterstützt durch Übermittlung der Fangergebnisse. Sie werden damit in die Lage versetzt, im Voraus über die Ware zu disponieren.

Nicht unerwähnt darf die wissenschaftliche Arbeit beim Fischereischutzdienst bleiben. An Bord jedes Fischereischutzbootes befindet sich ein Laboratorium, und an den meisten Fischereischutzfahrten nehmen Wissenschaftler teil,



M138, wurde 1921 (oder 1924?) umbenannt in „Zieten“

die durch ihre an Bord durchgeführten Untersuchungen zur Bereicherung der Meereskunde viel beitragen und für die Erforschung des Meeres Erhebliches geleistet haben. So manche dabei gewonnenen wissenschaftlichen Erkenntnisse konnten der Hochseefischerei nutzbar gemacht werden. Die Fischereischutzboote sammeln ferner Material zur Verbesserung von Seekarten und Seehandbüchern und tragen damit ihr Teil dazu bei, letztere auf dem neuesten Stande zu halten.

Diese kurze Übersicht möge erweisen, wie wesentlich auch auf dem Gebiete der Hochseefischerei die gute Zusammenarbeit zwischen Kriegs- und Handelsmarine ist und daß die Kriegsmarine auch ihr Teil dazu beiträgt, den „Segen des Meeres“ zu nützen.